IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 252)
z dnia 7 lutego 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 252)

7 lutego 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– „Przedstawienie przez Ministra Infrastruktury informacji na temat postępu prac budowlanych tunelu średnicowego w Łodzi”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Arnold Bresch** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Hanna Zdanowska** prezydent Łodzi wraz ze współpracownikami, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, **Piotr Malepszak** pełnomocnik prezydenta Gdańska ds. kolejowych, **Mariusz Serżysko** dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami oraz **Aleksander Kozłowski** ekspert firmy Usługi Zarządzania.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów oraz zaproszonych gości. Stwierdzam przyjęcie protokołów Komisji od posiedzenia nr 211 do posiedzenia nr 248 wobec niewniesienia do nich zastrzeżeń.

W związku z prośbą pani marszałek Sejmu chciałbym przypomnieć o przekazaniu przez Komisję propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2024 r. oraz przesyłaniu propozycji tematów do sekretariatu Komisji do jutra.

Informuję, że dzisiejsze posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 25 stycznia 2023 r. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat postępu prac budowlanych tunelu średnicowego w Łodzi. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Jońskiego, o przedstawienie wniosku.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, po raz pierwszy złożyliśmy taki wniosek o debatę, dyskusję na Komisji Infrastruktury w sprawie budowy chyba największej inwestycji kolejowej w Polsce, jaką jest budowa tunelu średnicowego. Dla jasności, mówimy o budowie pięciu tuneli o długości prawie 7,5 km. Pierwsze pociągi miały pojechać już w grudniu 2022 r. Mamy 2023 r. i w tej chwili mówi się, że pierwsze pociągi mogą pojechać dopiero za cztery lata. Na dobrą sprawę to jest główny powód dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury.

Chcę powiedzieć, że jako parlamentarzyści zgrupowani w Łódzkim Zespole Parlamentarnym już od pewnego czasu, co dwa miesiące zapraszając i spółkę PKP, i Ministerstwo Infrastruktury, choć nieskutecznie, jak i wykonawców, do tej pory próbowaliśmy urealnić harmonogram, dowiedzieć się o wszystkich problemach związanych z budową,

ale również dowiedzieć się, cóż może się stać, jeśli nie zwiększymy tego finansowania. Otóż chcę powiedzieć bardzo jasno i chcę, żeby wybrzmiało to, że inwestycja ta, choć największa i w dużej części finansowana również z pieniędzy unijnych, jest nieprzygotowana. Jest nieprzygotowana pod kątem informacyjnym, organizacyjnym i finansowym.

Informacyjnym? Chcę państwu powiedzieć, że dopiero po pięciu latach, dokładnie dwa dni temu, otworzono punkt informacyjny dla mieszkańców. Jest to szalenie istotne, bo już za chwilę, jak słyszymy, główny tunel ma iść pod ścisłym centrum miasta Łodzi. Nie mogliśmy się doprosić, żeby inwestor postawił w mieście punkt informacyjny, tak żeby ludzie wiedzieli, kiedy mają się wyprowadzić i jak to będzie wyglądało. Punkt ten powstał dopiero dwa dni temu, ale tam również niestety nie można otrzymać informacji, dlatego że sami pracownicy nie wiedzą nic na temat tego, jak to będzie urealnione. To po pierwsze.

Po drugie są problemy organizacyjne. Problemy te pojawiały się od samego początku, już w momencie wyłonienia wykonawcy. Parę miesięcy później okazało się, że wykonawca złożył wniosek i ogłosił upadłość, ale to, z czym mamy do czynienia w tej chwili, budzi największe wątpliwości i zastrzeżenia, dlatego że przechodzimy do fazy głównej, czyli drążenia tunelu pod ścisłym centrum miasta Łodzi. Nie muszę mówić, jak wrażliwy jest to temat dla samego miasta, gdzie są zablokowane ulice, gdzie już na przełomie listopada i grudnia mieszkańcy Łodzi słyszeli, że będą musieli wyprowadzić się na przełomie stycznia i lutego. Teraz dowiadują się, że wszystko to powstanie w nieokreślonej przyszłości.

Do tego wszystkiego dochodzą do nas informacje, które oczywiście muszą wzbudzać ogromny niepokój, dlatego że na razie inwestor wskazał siedem kamienic, które muszą zostać opuszczone. Kiedy usłyszał, że dla tych ludzi, dla 135 mieszkańców, trzeba znaleźć inne lokale, zdecydował, że jednak te kamienice wzmocni. Oczywiście informacja ta musi budzić niepokój. Chcielibyśmy wiedzieć w pierwszej kolejności, jak wygląda sprawa, jeśli chodzi o wyprowadzkę, jeśli chodzi o zabezpieczenie osób, które mają zostać wyprowadzone.

Jest też sprawa finansowa. Spotkaliśmy się tu chyba przede wszystkim po to, żeby usłyszeć od pana ministra, co dalej. Umowy zostały podpisane w 2017 r. Całość inwestycji to ok. 1,7 mld zł, z czego blisko 1,4 mld zł to pieniądze z UE. Doskonale wiemy, że bez aneksowania umów, tak jak było w przypadku autostrad i dróg, żaden wykonawca nie wykona przy tej inflacji i drożyźnie tego zadania po kosztach z 2017 r. Nie możemy zrozumieć, dlaczego nie ma w tej sprawie żadnych informacji ze strony ministerstwa. Nie ma żadnych rozmów w tej sprawie.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że wykonawca musi mieć urealnione umowy. W tej chwili mówimy o kwocie nawet 500 mln zł, ale inwestycja jest przecież ogromna i strategiczna nie tylko z punktu widzenia Łodzi i województwa, ale również całego kraju, bo nie chodzi tylko i wyłącznie o to, że pociąg pojedzie pod miastem. Pamiętajmy, że chodzi przede wszystkim o relację na Poznań, na Wrocław, o tzw. igrek, który miał połączyć wszystkie te miasta. Oczywiście sama budowa dworca Łódź Fabryczna byłaby celowa tylko i wyłącznie wtedy, kiedy ten dworzec byłby przepustowy.

To wszystko nas niepokoi. Niepokoi nas to, że brakuje informacji, niepokoi nas to, że ludzie nie wiedzą, kiedy mają się przeprowadzić, wyprowadzić z domów, niepokoi nas również to, że nie ma żadnej informacji dotyczącej finansowania. W tej chwili dwa tunele zostały wydrążone, trzy nie. Ten główny, o którym mówię i o który pytają mieszkańcy, dlatego że chodzi o to, że w jakiś sposób muszą przeprowadzić się na czas budowy, stanął, tak na dobrą sprawę nie jest drążony. Częściowo zbudowana została tylko i wyłącznie stacja przy Manufakturze, natomiast sam tunel nie jest drążony, co powoduje ogromne wątpliwości co do tego, czy inwestycja zostanie skończona.

Jest też rzecz związana z tym, że chodzi o finansowanie europejskie. Przecież jeśli nie skończymy w terminie, to jest zagrożenie, że część tych pieniędzy, prawie całość, trzeba będzie oddawać UE. Co do tego nie ma żadnych wątpliwości.

Chciałbym poprosić pana ministra o jedną rzecz, o to, żeby pan minister nie przedstawiał nam dzisiaj żadnych prezentacji dotyczących wizualizacji, bo samej wizualizacji naoglądaliśmy się bardzo: bardzo często i bardzo długo. Wiemy, jak ten tunel ma wyglądać, wiemy, jak długi ma być, wiemy, jak głęboko ma być kopany. To wszystko wiemy. Dzisiaj chcemy usłyszeć odpowiedź na dwa główne pytania: dotyczące zwiększenia finan-

sowania, urealnienia umów, tego, kiedy to ma się stać, kiedy to ma się zdarzyć, i dotyczące tematu mieszkańców. Nie da się bowiem budować tunelu bez rozmowy z mieszkańcami, bez znalezienia dla nich odpowiednich lokali. Doskonale wiemy, że ze strony miasta jest pełna chęć współpracy, rozmowy i dialogu w tej sprawie, ale chęć musi być ze strony PKP i Ministerstwa Infrastruktury. To już za daleko zaszło, żeby w tej chwili tę inwestycję zostawić, żeby nie realizować jej dalej.

Na koniec chcę tylko wyrazić pewien niepokój. Jeśli chodzi o drogi i autostrady, to nie ma dyskusji na tej sali i w tej Komisji nad tym, żeby znaleźć pieniądze na tzw. aneksowanie umów inflacyjnych, czyli, krótko mówiąc, zwiększyć o inflację. Jeśli chodzi natomiast o sprawy kolejowe, w szczególności jeśli chodzi o tunel średnicowy, to jest cisza. Jest cisza i na posiedzeniach Łódzkiego Zespołu Parlamentarnego coraz częściej słyszymy z ust wykonawców, że dla mieszkańców Łodzi nie mają żadnych dobrych informacji.

Chcemy usłyszeć, jaki Ministerstwo Infrastruktury ma pomysł na zwiększenie finansowania inwestycji, żeby ją dokończyć, zrealizować i skończyć w jakimś nowym harmonogramie? Jest też pytanie, jak ten harmonogram ma wyglądać? Przypomnę, że w 2022 r. miał jechać pierwszy pociąg, a teraz słyszymy: 2026 r. Jeśli tak dalej pójdzie i dalej będą przestoje, to dalej będzie się przesuwało, w nieskończoność. Wszyscy chcielibyśmy dożyć czasów, kiedy pociąg pojedzie, tak jak państwo obiecaliście, w godzinę z Łodzi do Warszawy, a nie, jak w tej chwili, w półtorej godziny, czyli pół godziny dłużej niż przed wojną.

Chcemy usłyszeć konkrety, dlatego jest wielka prośba – jeśli to jest możliwe, a mamy 90 minut – o to, żebyśmy już nie rozmawiali na temat wizualizacji, tylko żebyśmy rozmawiali na konkretne tematy i usłyszeli odpowiedzi na pytania, które dzisiaj zadajemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę pana ministra Bittela o udzielenie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo za udzielenie głosu.

Bardzo serdecznie wszystkich państwa witam. Cieszę się, że możemy porozmawiać może nie na temat największej, ale jednej z największych inwestycji kolejowych, prowadzonych w ramach „Krajowego programu kolejowego”. Choć wydaje mi się, że komunikacja między nami jest dość intensywna, dobra i na wystarczającym poziomie, to możemy mieć odrębne poglądy.

Zwrócę państwa uwagę, że realizacja zadania: Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego, etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec to jest umowa zawarta w 2017 r., w grudniu, po postępowaniu przetargowym, w ramach „Projektuj i buduj”. Potem były prace projektowe. Wydaje mi się, że na etapie prac projektowych kontrakt firmy projektującej, inwestora z miastem Łódź, na tym etapie już z całą pewnością był w różnych aspektach tej sprawy. W czerwcu 2019 r. rozpoczęły się roboty budowlane, rozpoczęła się realizacja inwestycji.

Dlaczego jest 1,7 mld zł? Dlatego że w międzyczasie dodaliśmy ok. 200 mln zł na dodatkowy przystanek. To też trzeba dołożyć na wykres czy na działanie.

Rzeczywiście punkt informacyjny został otwarty ostatnio, ale przecież wykonawca i projektanci w ramach swoich działań przygotowawczych do realizacji tej inwestycji komunikowali się bezpośrednio z mieszkańcami, a wiemy przecież, że rzeczywiście, tak jak pan poseł trafnie zauważył, inwestycja ta przechodzi różne koleje losu wynikające z tego, że główny wykonawca, zwycięzca, lider konsorcjum zaliczył upadłość. Tej firmy nie udało się uratować, ale i MI, i zamawiający, PKP PLK, podejmowali i podejmują wszystkie możliwe i opisane prawem działania, żeby Przedsiębiorstwu Budowy Dróg i Mostów – obecnemu generalnemu wykonawcy inwestycji – ułatwić, wspomóc, umożliwić realizację tego bardzo trudnego technicznie przedsięwzięcia. Takie działania podejmujemy i jestem pewien, że potwierdzi to pan prezes, pan dyrektor PBDiM.

Działania, które są podejmowane w ramach procesu wymiany informacji i w ramach działań związanych z realizacją kontraktu, stanowią duży priorytet w działalności MI i zamawiającego, w nadzorze nad „Krajowym programem kolejowym”. Myślę, że doskonale to państwo wiecie. Powtarzam to dla porządku, bo tak to trzeba zrobić.

Oczywiście trwają też rozmowy dotyczące waloryzacji związanej z kontraktami kolejowymi. Na ten temat odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury, a nawet dwa posiedzenia, jeśli mnie pamięć nie zawodzi, a wydaje mi się, że w tej sprawie mnie nie zawodzi. Już na ten temat dyskutowaliśmy i wiemy, że waloryzacja nastąpi w sposób opisany, spokojny, zrównoważony, być może trochę za późno, powinna nastąpić wcześniej, w ramach „Krajowego programu kolejowego", który będzie na tę perspektywę. To jest oczywiste. Nie znam kwoty 500 mln zł. Ciekawe, kto na tym kontrakcie mówi: 500 mln zł?

Poseł Dariusz Joński (KO):

A jak pan myśli?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Nie wiem. Pytam, bo ja takiej kwoty nie znam. Nikt mi o takiej kwocie nie raportował, nie relacjonował. W takim razie dowiem się, jaka jest suma, jakie jest oczekiwane i do czego się ono odnosi. To jest druga kwestia.

Nie ma żadnego powodu, żeby martwić się o finansowanie unijne. Nie trzeba będzie niczego zwracać. Projekt jest przeznaczony do fazowania/etapowania w „Krajowym programie kolejowym". Ma zabezpieczone możliwości realizacji na kolejną perspektywę w kolejnych latach.

Wydaje mi się również, że nikt nie prezentuje harmonogramu do 2026 r. Przynajmniej ja takiego harmonogramu nie znam. Znam harmonogram mówiący, że być może to kolejne dwa i pół roku. To jest chyba taki harmonogram, na temat którego zamawiający z wykonawcą dyskutują ze względu na różne okoliczności: na okoliczność wynikającą z kłopotów finansowych lidera w stosownym czasie, na okoliczność wynikającą z pandemii i na okoliczność wynikającą z sytuacji rynkowej w wyniku wojny na Ukrainie. To są trzy elementy, które bardzo mocno oddziałują na kontrakt, dlatego że jest on realizowany przez podmioty z wielu krajów, z wielu państw, poczynając od wykonawcy tarczy, poprzez ich operatorów i całą technologię, która jest z tym związana. Jest ona kluczowa, jest sercem inwestycji i to jest kłopot, z którym nieraz się mierzyliśmy. Niejedną rozmowę na ten temat trzeba było odbyć, żeby prace mogły postępować.

To są podstawowe informacje, które chciałem przekazać. Czy na tym etapie pan prezes chciałby coś uzupełnić? Jeśli pan przewodniczący pozwoli, Arnold Bresch, członek zarządu, dyrektor ds. inwestycji.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Proszę bardzo.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe Arnold Bresch:

Panowie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, za chwilę w kilku słowach opowiem o aktualnym postępie prac. W uzupełnieniu wypowiedzi pana ministra chciałbym jeszcze podkreślić, że upadłość Energopolu do tej pory jest na kontrakcie problemem, bo mamy nierozliczoną zaliczkę, którą firma ta w jakiś sposób wyprowadziła z kontraktu. To jest 175 mln zł, które w tej chwili jest niezbędne do utrzymania płynności finansowej na budowie. Za chwilę dojdę do problemów finansowych i tego, w jaki sposób sobie z nimi radzimy, ale w kilku słowach opowiem o zaawansowaniu realizacji projektu.

Jak pan minister tutaj mówił, jest to umowa podpisana w 2017 r. i jest podpisana w trybie „Projektuj i buduj", czyli na początkowym etapie wykonawca przygotowywał dokumentację i prace rozpoczął po uzyskaniu pierwszych pozwoleń na budowę. Obecnie jesteśmy na 43-procentowym zaawansowaniu realizacji tej umowy. Finansowo jest to 49%, czyli można powiedzieć, że jesteśmy w około połowie realizacji. Za chwilę powiem, w jakich elementach, jakie prace zostały wykonane.

W temacie waloryzacji kolejny raz chciałbym powiedzieć, że nie jest tak, jak powiedział pan poseł, że informacje te nie były przekazywane. Kontrakt jest waloryzowany zgodnie z warunkami umowy, którą podpisaliśmy z wykonawcą. Żeby przedstawić państwu, jaki ma to wpływ na finanse na projekcie, powiem, że 200 mln zł, które zostało zafakturowane w zeszłym roku, obejmuje 10-procentowy pakiet waloryzacyjny, czyli jest

to naprawdę spory procent w stosunku do tego, co zostało zrealizowane, a nasze umowy są skonstruowane w taki sposób, że waloryzacja jest uzależniona od postępu prac. To nie jest zastrzyk finansowy dany a conto wykonanych prac, tylko waloryzujemy po zrealizowaniu prac. Do tego jeszcze, jak powiedział pan minister, prowadzimy prace związane z uzyskaniem dodatkowego finansowania, żeby waloryzacja była podniesiona do 10% w stosunku do zawartej umowy.

Prace budowlane są prowadzone, panie pośle. Jest to, jak pan powiedział, mała tarcza, która zrealizowała ok. 1100 metrów z ok. 3400 metrów i przygotowała półtora tunelu z czterech. 25 stycznia, czyli w zeszłym tygodniu, przebiła się przez wschodnią ścianę przystanku Koziny i w tej chwili jest poddana procesom technologicznym, żeby mogła kontynuować prace w dalszym ciągu tego małego tunelu.

Duża tarcza wykonała 1040 m z 2300 m i w tej chwili jest konserwowana. Wstrzymujemy prace do momentu przygotowania projektów związanych ze wzmocnieniami kamienic, o których przed chwilą mówiliśmy, żeby w bezpieczny sposób tarcza ta mogła pokonać ścisłą zabudowę w mieście. Warto tu podkreślić, że prace, które są przed nami, dotyczą lokalizacji, w której jest 28 budynków, które są w katastrofalnym stanie technicznym. To nie jest stan techniczny wywołany przez naszą budowę, tylko taki jest stan tych kamienic.

Rzeczywiście, w ostatnich kilku miesiącach wykonawca podjął działania w kierunku wyburzeń tych kamienic, jednak zdaliśmy sobie sprawę, jak wielkie będą koszty społeczne tej operacji, m.in. w wyniku interpelacji poselskich z Łodzi. Podjęliśmy więc decyzję o dodatkowych wzmocnieniach, które na pewno wpłyną na wartość umowy. Te prace projektowe są w tej chwili realizowane przez wykonawcę. Są niezbędne do tego, żebyśmy ruszyli tarczą z dalszą zabudową tunelu.

Dla tych z państwa, którzy nie znają technologii: jak mówimy, że tunel jest drążony, tak jak przedstawiłem metry, które są zrealizowane, to mówimy już o tunelu, który jest w całości wykonany. Za chwilę będzie tam można układać instalację, w tym nawierzchnię torową.

Budujemy trzy przystanki. Jeden z nich jest przystankiem dodatkowym, który wprowadziliśmy do umowy w 2021 r. Jest to 180 mln zł dodatkowego zamówienia dla PBDiM. Tutaj zastosowaliśmy formułę bezpośredniego zamówienia dla PBDiM. To już nie jest umowa z konsorcjantem, o którym mówiłem wcześniej. Nowa lokalizacja, przystanek Łódź Koziny, jest zaawansowana w 46%. Wybudowaliśmy już taką kołyskę, która pozwoli nam mniejszą tarczą przejść przez ten przystanek. Mamy zrealizowane roboty konstrukcyjne, płyty poziomu −2 i wykop na strop na poziomie −3. Na przystanku Łódź Polesie prace są zaawansowane w 57%. Trwa budowa elementów konstrukcji nośnej. Na Śródmieściu mamy najmniejsze zaawansowanie, tj. 12%. Tam trwają pierwsze prace dotyczące wykonania stropu na poziomie 0.

To było o stronie technicznej, teraz powiem kilka słów o kondycji finansowej i działaniach, które nasza spółka podejmuje w ramach tego, co dopuszcza prawo. Umowa jest podpisana w rygorach Prawa zamówień publicznych, więc nie możemy sobie pozwolić na nieuprawnione działania w stosunku do wykonawcy, ale wspólnie z instytucjami finansowymi podejmujemy takie działania, żeby rozwiązywać problemy, m.in. związane z płynnością wykonawcy, i problemy, które wynikają z tego w relacjach z podwykonawcami.

Chciałbym podkreślić, że w wyniku naszych działań, m.in. z BGK, zapewniliśmy finansowanie wykonawcy, co pozwoliło nam na zrealizowanie części wniosków podwykonawców o zapłatę za wykonane prace. To jest w trybie płatności realizowanych przez wykonawcę. Oprócz tego nasza spółka bezpośrednio wzięła odpowiedzialność za 182 wnioski o bezpośrednią płatność i zapłaciliśmy 52 mln zł firmom, które nie miały na bieżąco regulowanych przez wykonawcę należności.

Myślę, że podsumuję jeszcze kwestie finansowe. Tak jak mówiłem we wstępie, dla nas problemem cały czas jest kwestia zaliczki. To jest 159 mln zł, które zostało przez Energopol wyprowadzone z kontraktu i które w tej chwili byłoby niezbędne do utrzymania płynności finansowej. Wykonawca jest zobowiązany do spłaty zaliczki, czyli faktur, które są wystawione, w tej chwili są już potrącane, żeby zaliczka wróciła do spółki.

Teraz kwestie związane z informowaniem mieszkańców i zapewnieniem bezpieczeństwa dla kamienic, o których mówiliśmy. Warto powiedzieć, że jeszcze w czasach pande-

mii wykonawca podjął bezpośrednie rozmowy z mieszkańcami i odwiedzał mieszkania, jednak w związku z sytuacją pandemiczną nie wszyscy decydowali się na rozmowy twarzą w twarz, tak że wtedy mieliśmy raportowane przez wykonawcę, że kontakt z mieszkańcami jest utrudniony. To był 2019 r. W tamtym czasie wykonawca dokonywał też ekspertyz technicznych, które wpływały na decyzje na temat pierwotnie planowanych wyburzeń, a w tej chwili na temat dodatkowych wzmocnień.

Tak jak mówiłem, wytypowanych jest 28 kamienic, o których można powiedzieć, że są w katastrofalnym stanie technicznym. Z naszej strony wymagały one olbrzymich nakładów finansowych, żeby utrzymać je w funkcjonowaniu. Zakładamy, że osoby, które w tych kamienicach mieszkają, będą tymczasowo wyprowadzane do mieszkań tymczasowych. Przy korzystnym rozwoju sytuacji, gdy po naszych wzmocnieniach konstrukcje nie zostaną naruszone, osoby wrócą do swoich mieszkań. Naszym założeniem jest to, że po przejściu dużej tarczy wszystkie kamienice zostaną utrzymane i nie będzie konieczności wyburzeń. Jesteśmy gotowi do rozmów z wykonawcą, gdy przedstawi nam dokumenty techniczne o tym, jakie dodatkowe prace są niezbędne do wykonania, żeby rozmawiać o dodatkowym wynagrodzeniu z tego tytułu.

Działania informacyjne dla mieszkańców? Tak jak powiedział pan minister, punkt informacyjny uruchomiliśmy w ostatnich dniach, bodajże wczoraj czy przedwczoraj, ale to jest dokładnie ten moment, gdy ta informacja jest potrzebna, bo szykujemy się do podjęcia działań. Wcześniej zainteresowane osoby były odwiedzane bezpośrednio przez wykonawcę i informowane o planach na przyszłość.

Jest jeszcze jedna rzecz, związana z terminem ukończenia całego projektu. Planujemy wykończyć tunel do końca 2024 r. i wtedy podjąć prace związane z wyposażeniem w systemy przeciwpożarowe. Mamy doświadczenia związane z budową tunelu w Łodzi do Widzewa, tak że wiemy, że jest to ryzykowne. Stąd tak bezpieczne terminy, które tutaj przekazujemy. Termin ten jest też uzależniony od ostatecznego porozumienia wykonawcy ze spółką CPK, która podjęła z nami rozmowy. Jako Polskie Linie Kolejowe podpisaliśmy nawet porozumienie z CPK na temat rozszerzenia naszych prac na stacji Łódź Fabryczna, żeby komora, którą budujemy, była komorą, która pozwoli na realizowanie prac przez CPK. Robimy to po to, żeby ograniczyć negatywny wpływ na miasto. Jedno z rozwiązań, które było rozpatrywane kilkanaście miesięcy temu, zakładało, że CPK drugi raz będzie ingerowało w miasto. Plac w okolicy telewizji miał być miejscem, gdzie tarcza miała mieć swoją komorę demontażową.

Zakładamy więc, że po osiągnięciu przez wykonawcę robót porozumienia finansowego z CPK podpiszemy aneks terminowy, który zamknie wszystkie prace, o których mówiłem, plus dodatkowe prace dla CPK. Oczywiście ci z państwa, którzy mieli do czynienia z Prawem zamówień publicznych i z aneksowaniem umów, wiedzą, że formalnie bardzo skomplikowanym tematem jest wypracowanie przesłanek do tego przedłużenia, bo wszystkie kwestie finansowe, o których mówiłem, są odpowiedzialnością wykonawcy. To nie nasza spółka doprowadziła do takiej kondycji finansowej wykonawcy, jednak widzimy, że przesłanki związane z covidem, z wojną na Ukrainie i z koordynacją z CPK pozwolą nam na osiągnięcie kompromisu co do daty realizacji.

Być może stąd pan poseł mówi o tak odległych terminach, bo może jest to stanowisko wykonawcy, które jest wstępem do negocjacji ostatecznego terminu. Wiemy jednak, że prace będą zrealizowane do końca 2024 r. Taki aneks będziemy chcieli wkrótce podpisać z wykonawcą, a to z kolei jest niezbędne, bo termin umowy, który obowiązuje dzisiaj, to wrzesień 2023 r., co, jak wszyscy wiemy, jest nierealne do dotrzymania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zanim oddam głos zaproszonym gościom i posłom, o wypowiedź poprosiłbym może jeszcze wykonawcę.

Dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów Mariusz Serżysko:

Dzień dobry państwu. Bardzo dziękuję za zaproszenie i możliwość wypowiedzenia się. Potwierdzam pomoc ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz zamawiającego, PKP Polskich Linii Kolejowych.

Jeśli chodzi o samą historię, nie będę jej opowiadał. Pan prezes dużo powiedział na temat poprzedniego lidera tej inwestycji, firmy Energopol ze Szczecina, która nie zdołała dalej realizować kontraktu i w 2019 r. złożyła wniosek o upadłość, co miało istotny wpływ na dynamikę procesu inwestycyjnego, który w tej chwili jest realizowany.

Nasz model biznesowy był wtedy całkiem inny i inaczej przygotowany. Mieliśmy mieć 20%, Energopol miał mieć 80%, więc sami państwo rozumiecie, że wymagana była pewna zmiana podejścia do całej inwestycji przez naszą spółkę. Nagle okazało się, że ten, który miał, jak to się mówi, know-how i dostęp do środków finansowych, mówi: „Nie będę już dalej realizował. U mnie jest syndyk, więc radź sobie sam". Zaliczka na ten kontrakt, tak jak wspomniał pan prezes, rzeczywiście została pobrana. Takie były zapisy kontraktowe. Bez naszej wiedzy spożytkowana została na inne cele. Do dnia dzisiejszego nie wiemy, gdzie te pieniądze się podziały. To jest inna sprawa.

Co chciałbym powiedzieć, jeśli chodzi o samą realizację? Przypominam, mamy dwie maszyny. Jedna ma 8,8 metra, druga jest 13-metrowa. Są to dwie duże maszyny. Jeśli chodzi o samą technikę, jest to niesamowicie skomplikowany projekt. Jeśli chodzi o to, co było wspomniane, jeśli mówimy o kondycji technicznej budynków, które mamy na trasie śródmiejskiej, czyli od stacji, gdzie jesteśmy w tej chwili, wykonanie jest najbardziej zaawansowane. Stacja Polesie, tam, gdzie mieliśmy dostęp do placu budowy, to wykonanie poziomu −1, −2 i −3.

Mówimy o głównym kontrakcie. Czekamy na to, co będzie dalej, jeśli chodzi o zabezpieczenie budynków. Podjęliśmy pierwsze akcje, natomiast w międzyczasie miało miejsce spotkanie z zarządem zamawiającego i podjęliśmy decyzję, żeby zabezpieczyć budynki, żeby ograniczyć możliwość wyburzania tych obiektów, chociaż ich stan techniczny… Ktokolwiek by na niego nie spojrzał, mówi, że już w tej chwili budynek ten nie nadaje się do zamieszkania i użytkowania przez mieszkańców. Nawet jakiekolwiek nasze działania, które będą ingerowały w podłoże, i przygotowanie ich nie gwarantuje, że budynek będzie w stu procentach dalej zdatny do użytkowania.

Zrobiliśmy ekspertyzę i on już w tej chwili nie powinien być zamieszkany przez mieszkańców. Takich budynków na trasie jest bardzo dużo. Mówimy tylko o 28 budynkach, które są w stanie agonalnym. Są to budynki, które – jak powiedział kiedyś kolega – witamy w XIX wieku. Bardzo często jest to prawdą. Samych kamienic natomiast, o których wiemy, że musimy się nimi zająć, jest blisko 200, więc skala przedsięwzięcia jest bardzo duża.

Drugim problemem, który nie wynika z naszego działania, są niezinwentaryzowane studnie. Nie jestem łodzianinem, ale w dokumentach trafiliśmy na studnię, która została zlikwidowana w sposób nieprawidłowy. Mówiąc obrazowo, ucięta została sama końcówka, gdzie woda wylatuje na powierzchnię, a nie zostało to zabetonowane w sposób, w jaki likwiduje się studnie. Spowodowało to, że w chwili, kiedy wytwarzamy ciśnienie przed przodkiem tarczy, żeby nie doszło do utraty ciśnienia i nie zapadła się ziemia przed tym, co jest na górze, okazuje się, że to ciśnienie gdzieś ucieka. Później nasze sprawdzenia wykazują to, że w tym miejscu, powiedzmy, 60 lat temu była studnia, którą ktoś zlikwidował. Mamy dostęp do archiwów łódzkiego WIG-u i wiemy, ile studni było w których miejscach. Trudno nam natomiast powiedzieć, ile było niezinwentaryzowanych. Mówi się, że cały łódzki obszar to ok. 10 tys. takich studni. Nie wiemy, jesteśmy w trakcie szczegółowego inwentaryzowania. Nie wszędzie mamy dostęp do gruntu, bo czasami dzieje się to w prywatnych podwórkach kamienic. Pani prezydent Łodzi bardzo nam pomaga, jeśli chodzi o dostęp i komunikację z mieszkańcami. Jest natomiast wielu interesariuszy zewnętrznych, którzy nie są skłonni do pracy, nie rozumiejąc problemu.

Drugi istotny problem poza problemem technicznym to waloryzacja kontraktu. Covid i wojna w Ukrainie zrobiły bardzo dużo złego. Jak wspominał pan minister, mamy pracowników z kilku krajów świata: z Turcji, z Włoch, z Azerbejdżanu, jest bardzo dużo osób z Ukrainy. W trakcie wojny niektóre osoby nas opuściły, niektóre wróciły, więc roszada była dosyć duża. Był bardzo duży skok kursu, w tym wypadku kursu euro. Wcześniej obserwowaliśmy, składając ofertę czy analizując postępowanie przetargowe, czy mamy jakiś korytarz, w którym się poruszamy. Widzimy natomiast, na jakim poziomie jest dzisiaj kurs euro, a sama maszyna, sama technologia, o której wspominał pan minister,

to jest rząd wielkości 30 mln euro, gdzie każdy niekorzystny kurs walutowy w bardzo negatywny sposób wpływa na realny cash flow na kontrakcie.

Widzimy, jak wysoki był pik w trakcie wojny, jeśli chodzi o stal. Na dzień dzisiejszy mamy wzrost kosztów energii elektrycznej. Mogę tylko zobrazować, że 500 tys. zł to jest nasz średniomiesięczny rachunek za prąd. Wczoraj dostaliśmy rachunek już po nowych cenach i jest to już prawie 3,5 mln zł. Wymaga to więc rozmowy z zamawiającym. Te rozmowy rozpoczęły się. Formalnie wystąpiliśmy o mediację w zakresie waloryzacji. Tak jak wspomniał pan prezes, jesteśmy uwiązani przepisami Prawa zamówień publicznych. Rozumiemy zamawiającego w tym zakresie. Waloryzacja, która jest zapisana w kontrakcie z 2017 r., to jest poziom ok. 2%. Tak przewidywał zapis. Takie były standardowe zapisy kontraktów w tamtym okresie i wtedy to wystarczało, natomiast dzisiaj jest to dużo, dużo za mało.

Jeśli chodzi o naszą kondycję wcześniej, tak jak wspomniałem, nasz model biznesowy to było 20/80. Na dzień dzisiejszy własnych środków, które przez lata… Spółka miała się dobrze, jeśli chodzi o inne kontrakty. W kontrakcie w Łodzi zainwestowaliśmy 80 mln zł. Kredyt z Banku Gospodarstwa Krajowego i Agencji Rozwoju Przemysłu, który przy bardzo dużym wsparciu PKP PLK udało nam się w końcu uruchomić, to 124 mln zł, czyli w tej chwili na kontrakcie pracuje 200 mln zł. Tutaj jest rozmowa na temat dalszych kroków związanych z waloryzacją, bo w tej chwili to jest problem, który najbardziej boli wszystkich wykonawców na rynku. Tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Pierwsza do głosu zgłosiła się pani prezydent Łodzi, Hanna Zdanowska.

Prezydent Łodzi Hanna Zdanowska:

Dziękuję bardzo. Przede wszystkim, dygresja, bardzo miło mi po 12 latach znowu usiąść w tych ławach. Bardzo dziękuję za zaproszenie.

Spotykamy się, żeby rozmawiać o inwestycji kluczowej nie tylko z punktu widzenia miasta Łodzi, ale z punktu widzenia całego województwa, a myślę, że i Polski, ponieważ skomunikowanie poprzez ten tunel ułatwi komunikację kolejową w całej Polsce, skróci ją, i to znacznie, z uwagi na konieczność korzystania w obecnej sytuacji z tzw. kolei obwodowej. To spowoduje, że szereg połączeń będziemy mogli wykonywać przede wszystkim bezpośrednio, tym razem już przez dworzec przejazdowy Łódź Fabryczna. Takie było pierwotne zamierzenie w chwili, kiedy przystępowano do inwestycji i budowy dworca Łódź Fabryczna w takiej formule, w jakiej znajduje się on aktualnie.

Szanowni państwo, co mnie osobiście spędza sen z powiek i czego teraz oczekują mieszkańcy? Pozwólcie państwo, że posilę się pytaniami, które dostaję od mieszkańców. Kwintesencja naszej rozmowy to informacja, informacja i jeszcze raz informacja. Pierwszy raz spotkaliśmy się bodajże w maju ubiegłego roku. Wtedy prosiliśmy o jedno. Prosiliśmy o tę informację. Prosiliśmy o ścisłą współpracę i jesteśmy gotowi na współpracę z wykonawcą. Bardzo wykonawcy dziękuję. Ta współpraca faktycznie stara się układać nam jak najlepiej, natomiast z chwilą, kiedy decyzje podejmowane są na innym szczeblu – bo to zamawiający musi podjąć decyzję – nawet najlepsza współpraca z bezpośrednim wykonawcą nie daje tego, co jest konieczne do naszego szczęścia, czyli przede wszystkim odpowiedzi na pytania i na coraz częściej pojawiający się problem społeczny związany z inwestycją. Brak jednoznacznych informacji jest najgorszy.

Mieszkańcy wiedzą już, że jest problem z przejściem tunelem pod Łodzią. Wiedzą, że to może rodzić zagrożenie być może nie dla ich bytu, bo – tu chciałam podziękować – cały proces jest realizowany na zasadzie wyprowadzeń osób ze strefy oddziaływania drążenia tunelu, ale nie uspokaja to tych, którzy… Tu znowu jest dygresja. Z 28 pierwszych kamienic, które państwo wskazaliście jako te, które są w fatalnym stanie, tak naprawdę tylko dwie są w stu procentach miasta, a pozostałe są albo prywatne, albo wspólnotowe. W związku z tym jest to problem społeczny, po części dotykający miasto jako takie. Przede wszystkim są to stany własnościowe i do porozumienia się z prywatnymi właścicielami, którzy mają mieszkania wykupione we wspólnotach.

Przyznam, że to jest bardzo ciężki proces. Niezależnie od tego, czego byście państwo nie robili, osobiście w ten termin nie wierzę z racji problemów ludzkich. Tu nie chodzi już o technologię, technikę, pieniądze. Tu chodzi o problemy społeczne. Im szybciej zaczniemy konkretny dialog i przekonamy mieszkańców do rozwiązania, które państwo wybiorą, bo jednak byłabym za jetowaniem, które…

Tu chciałabym powiedzieć jeszcze jedną dygresję, obiecuję, że ostatnią w tym względzie. Czy jednak nie opłacałoby się wykorzystać tego tunelu w przyszłości, jak już państwo wspominaliście, jako miejsca schronienia? Jeżeli moglibyśmy zajetować przebieg tunelu, to w tym momencie – wiem, że to jest znacznie kosztowniejsze – ten obiekt może być wykorzystywany jako obiekt infrastruktury militarnej służący ochronie ludności. Czy w związku z tym lepiej wzmacniać? Nie wiemy, jaki skutek przyniesie to wzmocnienie, bo naprawdę nie jesteśmy przekonani co do tego wzmocnienia.

Zgadzam się z panami w stu procentach, że stan niektórych obiektów, które są na trasie przebiegu, jest fatalny. Z drugiej strony jetowanie dałoby szansę na to, że po pierwsze byłoby pewne, że budynki przetrwają, a po drugie, powtórzę raz jeszcze, byłyby to dwie rzeczy w jednej. Wiemy, że obecnie mamy problem z sytuacją militarną dziejącą się wokół Polski. Wiemy, że powinniśmy zrobić wszystko, żeby na przyszłość zabezpieczyć naszych mieszkańców w zakresie obrony cywilnej. Tego typu obiekt dałby szansę również na takie zastosowanie. Prosiłabym, żeby w swojej roztropności – tu prośba do pana ministra – również to wzięli państwo pod uwagę. Skoro różnica w cenie będzie, bo ona na pewno będzie, jest pytanie, czy efekt będzie adekwatny do tej ceny.

W związku z tym mam parę pytań, które składają mieszkańcy, i to pod państwa roztropność. Mam również nadzieję, że w ramach punktu informacyjnego, który niestety, jak zaznaczył pan poseł, powstał dopiero wczoraj, zamiast ulotek dotyczących przebiegu, tego, jak będzie wyglądał ten tunel, mieszkańcy faktycznie otrzymają informację. Pytania są następujące.

Kiedy mieszkańcy oraz właściciele i najemcy lokali użytkowych dowiedzą się, jaki los ich spotka? Oni muszą to wiedzieć praktycznie już.

Druga rzecz, która jest bardzo istotna. Jak będzie wyglądało zabezpieczenie kamienic? Już o tym wspomniałam. Czy to będzie metoda zabezpieczania? Chciałam państwu tylko przypomnieć, że te kamienice – my o tym wiemy doskonale, nie wiem, czy wszyscy obecni na tej sali mają tę świadomość – bardzo często były budowane w sposób bardzo oszczędnościowy. Większość z nich nie ma fundamentowania.

Zazwyczaj problem stanowią oficyny. O ile jeszcze budynki frontowe jakoś wyglądały, bo służyły właścicielowi, temu, który miał fabrykę lub jakiś skład materiałów lub który w tamtych czasach handlował bawełną, o tyle oficyny były przeznaczone dla pracowników i były one budowane bardzo oszczędnościową metodą. Nie dość, że nie mają swoich fundamentów, to jeszcze budynki te bardzo często budowane są na zakładkę. To znaczy, że jest wspólna ściana nośna dla dwóch budynków sąsiednich, gdzie stropy dosłownie omykają się jeden o drugi. Trudno jest to nawet opowiedzieć. To jest efekt taki, że jeżeli ruszamy jedną kamienicę w centrum i powstaje wyłom, to ta ściana, olbrzymia pierzeja przestaje pracować i dochodzi do budzących duże emocje, zresztą słusznie, katastrof budowlanych, które niestety mają miejsce i mogą mieć miejsce również u nas.

W związku z tym tak ważne jest podjęcie decyzji. Rozumiem, że decyzja już zapadła. Spotkanie mamy chyba jutro. Przyznam, że dopiero dzisiaj dowiaduję się, jaka jest ostateczna decyzja, czy będą wyburzenia, czy będzie wzmacnianie, czy będzie to jetowanie. Raz jeszcze powtarzam, żebyście mieli to państwo w swojej roztropności: Czy nie lepiej jednak w ten sposób?

Kolejne pytanie. Czy będą jakieś wypłaty odszkodowań dla mieszkańców, którzy na ten czas muszą się przeprowadzić? Jak to będzie wyglądało? Jaki będzie czasokres, kiedy trzeba będzie się przeprowadzić? Jeżeli ma być wzmacnianie budynków, to nie zrobicie tego przez tydzień. Nie wierzę, że jesteście w stanie przez tydzień wzmocnić budynek i przeprowadzić tarczę, żeby mieszkańcy byli przeprowadzeni ze swojej nieruchomości tylko i wyłącznie na tydzień.

Co z lokalami użytkowymi, które znajdują się na danej nieruchomości? Czy planujecie to państwo? To też są pytania, które bardzo często się pojawiają. Czy planujecie zadość-

uczynienie dla tych, którzy prowadzą działalność i którzy w sposób oczywisty na czas trwania inwestycji będą musieli tę działalność zawiesić, przenieść? To są pytania kluczowe z punktu widzenia egzystencjonalnego ludzi, których byt zależy od tego terenu.

Kolejne pytanie jest oczywiście o szczegółowy harmonogram. Rozumiem, że szczegółowy harmonogram w jakimś zakresie zostanie stworzony, bo to też jest uzależnione od potrzeb życiowych człowieka. Jeżeli ktoś mieszka w danym mieszkaniu i planuje urlop, a okaże się, że np. w przeddzień urlopu lub w dzień urlopu będzie musiał się wyprowadzać, to chciałby też w jakiś sposób zorganizować sobie życie.

Szanowni państwo, na koniec powiem jedno. Wszyscy mieszkańcy są za tą inwestycją. Inwestycja ta jest kluczowa z punktu widzenia naszego miasta i rozwoju naszego miasta. Jest, raz jeszcze to powtórzę, kluczowa z punktu widzenia rozwoju kolejnictwa w Polsce, bo uważam, że kolej jest przyszłością dla nas wszystkich, to jest alternatywa i najlepszy sposób skomunikowania wewnętrznego, ale również zewnętrznego. Moim marzeniem jest to, żeby kolej związana z budową Centralnego Portu Lotniczego jak najszybciej dotarła do Łodzi i żeby wybudowana została droga, która ma nas połączyć bezpośrednio z Poznaniem i z Wrocławiem.

Szanowni państwo, chciałam raz jeszcze zaznaczyć, że o każdej porze jestem do państwa dyspozycji, tak samo jak wszyscy moi współpracownicy, ponieważ chcemy wspomóc w tej inwestycji nie tylko państwa, ale również naszych mieszkańców, którzy zwyczajnie, mimo że mają świadomość, że inwestycja ta nie należy do inwestycji prowadzonych bezpośrednio przez miasto, oczekują jednak, że miasto się nimi zaopiekuje. Chcemy tego dokonać, ale bez ścisłej współpracy w zakresie informowania się o podjętych decyzjach, na bieżąco i najlepiej z wyprzedzeniem, trudno nam będzie w jakiś sposób powstrzymać proces społeczny, bo on może się pojawić i wtedy będzie bardzo trudno.

Tu jest jeszcze prośba. Jeżeli miałyby to być inwestycje związane z dłuższą nieobecnością mieszkańców lub z wyprowadzeniem ich zupełnie i z wyburzeniem niektórych obiektów, a z tym też jednak się liczę, to apelowałabym o to, żeby powstała specjalna ustawa, specustawa, bo myślę, że na drodze zwykłych narzędzi, którymi dysponujemy i którymi państwo dysponujecie, przeprowadzenie mieszkańców będzie trudne. Mierzymy się z tym każdego dnia. Nawet jeżeli budynek jest w bardzo złym stanie, potrzebujemy asysty policji i decyzji sądu, żeby móc mieszkańca wyprowadzić, nawet jeżeli grozi to jego życiu i zdrowiu. Musicie więc państwo mieć świadomość tego, że zmierzycie się z olbrzymim problemem związanym z alokacją tych osób. Myślę, że ustawa, która dawałaby nam możliwość szybkiej alokacji, dostosowana przynajmniej do tej inwestycji, byłaby konieczna z uwagi na bezpieczeństwo tychże osób i terminowość dokonania kontraktu, a chcielibyśmy, żeby przebiegał bezproblemowo i jak najszybciej.

Jesteśmy do dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję, pani prezydent. Zgłosiło się troje posłów. Jeśli ktoś jeszcze chce się zgłosić to jest to ostatni moment, bowiem o godz. 14:00 musimy przemieścić się do innej sali na kolejne posiedzenie Komisji, a chciałbym jeszcze, żeby przedstawiciele rządu udzielili odpowiedzi.

Czy ktoś jeszcze chciałby zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Ekspert firmy Usługi Zarządzania Aleksander Kozłowski:

Aleksander Kozłowski.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie widzę więcej zgłoszeń, w związku z powyższym zamykam listę mówców. Pierwszy w kolejności jest pan poseł Joński. Prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, żeby umożliwić reszcie zabranie głosu. Myślę, że pięć minut dla każdego wystarczy.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Jasne. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Pan minister powiedział, że nie ma powodów do zmartwień. Wydaje mi się, że są. Po pięciu latach słyszymy, że stan realizacji całej inwestycji to niespełna 50%. Nie usłyszeliśmy, skąd ministerstwo rozważa dodatkowe środki, a wiemy, że trzeba te pieniądze

znaleźć chociażby z uwagi na wszystkie czynniki, o których mówił wykonawca, a więc pandemię, drożyznę, inflację, wszystkie koszty, które trzeba będzie ponieść.

Po trzecie mieszkańcy nie wiedzą, co z nimi będzie. Nie wiedzą, czy będą mieszkać dalej, czy nie, czy będą z tych domów wyrzuceni, czy będą mieli nowy lokal, czy też nie. Po czwarte pamiętajmy, że część ulic w Łodzi, przynajmniej w centrum, jest zamknięta i wszyscy czekają, żeby otworzyć chociaż te główne. Mówię o rogu ulic Zielonej i Kościuszki. Nie znamy też nowego harmonogramu.

Na to wszystko pan minister mówi, że nie ma powodu, żeby się martwić. Gdyby to dotyczyło tunelu między Finlandią i Estonią, który ma być najdłuższy, prawie 100 km, dwa razy dłuższy niż pod kanałem La Manche, który ma być budowany 10, 15 lat, gdybyśmy spotkali się po pięciu latach, moglibyśmy mówić, że nie ma problemu, że oczywiście są pewne problemy, ale uda się je rozwiązać. Mówimy natomiast o 7,5 km tunelu, które miały być zrealizowane po pięciu latach. Nikt nie mówi, że nie ma obsuwy na takich odcinkach. Oczywiście one mogą wystąpić, ale oczekiwaliśmy, że dzisiaj pan minister przekaże informacje o nowym harmonogramie, ale też o tym, skąd weźmie pieniądze.

Mam konkretne pytanie do wykonawców. O ile więcej środków potrzeba w stosunku do umów zawartych w 2017 r.? To jest kluczowe pytanie. Jak nie wiadomo, o co chodzi, to chodzi o pieniądze. W tej sprawie nie ma chyba żadnych wątpliwości, że za 1,7 mld zł tej inwestycji już nie zbudujemy. Każdy wie, o ile w górę poszły materiały budowlane. To nie jest 20%, tylko dużo, dużo więcej. W niektórych przypadkach jest to nawet o 100% więcej. Chcielibyśmy więc wiedzieć, o jakiej kwocie mówimy, żebyśmy wiedzieli, o ile trzeba będzie zwiększyć inwestycję.

Szalenie istotny jest harmonogram i punkt informacyjny, który ma informować, aby ludzie wiedzieli nie z dnia na dzień, tylko jednak żeby wiedzieli, kiedy mają się wyprowadzić. Bardzo więc proszę wykonawców, żeby przedstawili konkretną informację, o ile trzeba tę kwotę zwiększyć. Rozumiem, że takie wyliczenia zrobiliście państwo przed rozmową i podpisaniem porozumienia z PKP.

Jest jeszcze pytanie ostatnie i bardzo istotne. Kiedy tarcza główna rozpocznie drążenie tunelu pod Śródmieściem, czyli pod centrum miasta? Oczywiście łatwiej było po skraju Śródmieścia, ale teraz przechodzicie państwo do najtrudniejszego etapu, do przejścia pod Śródmieściem. Kiedy rozpoczniecie państwo drążenie tego tunelu? To też jest szalenie ważne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pani poseł Gill-Piątek.

Poseł Hanna Gill-Piątek (Polska2050):

Dziękuję bardzo.

Dla mnie bardzo ważna jest sytuacja mieszkańców. Tutaj chciałam przychylić się do pytań pani prezydent. To są naprawdę ważne rzeczy. Ludzie powinni to wiedzieć wcześniej. Zresztą rozmawialiśmy już o tym w Łódzkim Zespole Parlamentarnym. To jest kolejne spotkanie, na którym słyszymy, że może będzie dużo, dzisiaj słyszę, że może 200 kamienic, a na pewno 28 kamienic, a właściwie to nie wiadomo, czy na pewno. Ludzie powinni wiedzieć, na czym stoją, tzn. należy im się elementarna uczciwość przy prowadzeniu inwestycji, żeby wiedzieli, że będą musieli się przeprowadzić, co z nimi będzie, że będą musieli się spakować i kto zapewni im przeprowadzkę. Często są to starsze, samotne osoby.

Uczulam państwa na to, że robicie niejako w tkance ludzkiej. Tzn. prowadzicie szalenie ważną i potrzebną inwestycję. Nie ma wątpliwości, że trzeba ją dokończyć, oby jak najszybciej. Ona jest Łodzi bardzo potrzebna, ale z drugiej strony w tych budynkach są jeszcze ludzie, którzy mieszkają na powierzchni. Oni mają swoje lęki. Lepiej, żeby to była rzetelna informacja, nawet jeżeli będzie niekorzystna. Ważne, żeby wyszła od państwa, a nie żeby chodziła po mieście w formie plotek, bo w tej chwili tych plotek powstaje w Łodzi dużo. Należałoby skierować uwagę ludzi na informacje, które są rzeczywiście rzetelne, i powiedzieć im, co się z nimi stanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, już z krótkiego przebiegu dzisiejszego posiedzenia Komisji widać, jak bardzo potrzebna jest dobra i harmonijna współpraca między inwestorem, wykonawcą i prezydentem miasta, jego współpracownikami, jego służbami, ponieważ wszystkim nam zależy na tym, aby inwestycja została nie tylko zrealizowana, ale żeby została zrealizowana w sposób akceptowalny przez mieszkańców, głównie mieszkańców Łodzi.

Wiemy, że dzięki budowie tunelu średnicowego zostaną połączone dwa systemy kolejowe, ten budowany jeszcze w dawnym zaborze pruskim i ten, który powstawał w Królestwie Polskim. Dlatego jeżeli chcemy, żeby dobry klimat, który został wypracowany przy realizacji tego projektu, został utrzymany, apeluję, żeby uwzględnić postulaty wskazywane przez panią prezydent. Miasto nie może z powodu tej inwestycji mieć zablokowanych głównych szlaków komunikacyjnych, a tak jest w tej chwili. Jeżeli przedłużamy budowę stacji Śródmieście, to jedna z głównych arterii północ–południe jest zablokowana.

Moim zdaniem to, co niepokojącego dzisiaj wybrzmiało, to informacja o gigantycznej zaliczce, która została wypłacona. Dzisiaj dowiadujemy się od wykonawcy, że nie wiadomo, gdzie te pieniądze się znalazły. Przyznaję szczerze, że jest to dla mnie szokująca informacja. Mówimy o 100 mln zł, bo taką kwotę wymienił pan prezes, a następnie słyszymy, że jest to jeden z czynników, który powoduje problemy po stronie wykonawcy, bo brakuje środków na bieżące płatności. Doceniamy to, co zrobiło ministerstwo, co zrobiła spółka i inwestor, że znalazła pomostowe finansowanie, bo dzięki temu prace ruszyły, chociaż nie ruszyły tak szybko, jak byśmy tego oczekiwali, natomiast wydaje się, że potrzebujemy trochę szczegółów na temat informacji, co się stało z tymi pieniędzmi. Mnie osobiście ta informacja dziś zaszokowała. Jeżeli pan minister i pan prezes możecie w tej sprawie udzielić nam informacji, to bardzo o to proszę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Teraz poproszę pana Aleksandra Kozłowskiego.

Ekspert firmy Usługi Zarządzania Aleksander Kozłowski:

Dziękuję za udzielenie głosu.

Jako sympatyk Łodzi, osoba, która zajmuje się inwestycjami infrastrukturalnymi, ale również przebudową obiektów zabytkowych, XIX-wiecznych, miałem taki epizod. Nie chcę się chwalić, ale nawiązuję do remontów kamienic, o których pan mówił. Przebudowywaliśmy Hotel Europejski w Warszawie. To jest budynek z XIX w. i mogę pana zapewnić o jednym. Nawet jeżeli ma pan ekspertyzy techniczne tych budynków, to stan techniczny tych budynków będzie inny niż ekspertyzy, które ma pan w wielu obszarach.

Podejmuje pan – rozumiem, że chodzi o jety – gigantyczne ryzyko, że coś się panu zawali na głowę. Jak coś zawali się panu na głowę, będzie miał pan nadzór budowlany i nigdy pan tej inwestycji nie skończy. Jeśli nie mieliście doświadczenia z tego typu przebudową lub wzmacnianiem tego typu obiektów, jako osoba, która robiła coś takiego, bardzo proszę, zwróćcie państwo uwagę na ryzyko, bo możecie się z tego nie wyplątać. Jety nie załatwią wam sprawy, bo jeśli ściany i stropy są słabe, to się rozpadnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Najpierw pan prezes.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Proszę bardzo, panie prezesie.

Członek zarządu PKP PLK Arnold Bresch:

Szanowni państwo, odnosząc się do zagadnień, które były poruszone, chciałbym powiedzieć, że wydaje mi się, że nasza polityka informacyjna jest adekwatna do stanu wiedzy, który mamy w danym momencie.

Oczekujecie państwo, że przedstawimy, a pani prezydent wręcz sugerowała, rozwiązania techniczne. Nie wiem, jakie rozwiązania techniczne wypracuje wykonawca, bo informowałem państwa, że w tej chwili przygotowane są dokumentacje projektowe, które dopiero będą podlegały decyzjom kontraktowym. Mamy też takie doświadczenie, że wykonawcy bardzo często przewymiarowują rozwiązania techniczne, żeby odrabiać na kontraktach swoje zaległości finansowe.

Będziemy więc szukać optymalnych rozwiązań. Tak jak mówiłem w mojej pierwszej wypowiedzi, wycofaliśmy albo skorygowaliśmy myślenie wykonawcy, że najprostszym rozwiązaniem będzie wyburzenie kamienic. Tu trochę nawiązuję do ostatniej wypowiedzi. Może najprostsze byłoby to, co wykonawca próbował wprowadzić na kontrakt: nakazy rozbiórek tych kamienic, z wszystkimi konsekwencjami społecznymi, o których mówiliśmy przed chwilą i których chcemy uniknąć. Stąd nasza decyzja. Jest to decyzja, o której mówiłem, że nie zakładamy wyburzania kamienic, tylko relokację osób na czas wzmacniania i przeprowadzania tarczy w rejonie oddziaływania na te kamienice.

Jeszcze nie ma więc decyzji co do sposobu rozwiązania, tak że nie jesteśmy też w stanie informować osób w konkretnych mieszkaniach, kiedy będą wyprowadzane czy proszone o zmianę lokalizacji, żeby to ładniej zabrzmiało. Wiem, że tego typu rozmowy są prowadzone z pierwszymi w harmonogramie, którzy będą podlegać tego typu działaniom. Wykonawca te działania prowadzi.

Pan poseł Joński odnosił się do wzrostu cen materiałów i do trudnej sytuacji, która jest na rynku. Tu też muszę podkreślić działania naszej spółki, która wyprzedzająco, jeszcze przed wzrostami cen, zapłaciła za część materiałów i sfinansowała sprowadzenie tarczy. Nie możemy próbować tworzyć wizerunku biednego wykonawcy, który został porzucony przez zamawiającego, bo od samego początku, jak pojawiły się problemy z Energopolem, pracujemy nad wyprowadzeniem kontraktu, tak żeby realizować go bez większych problemów.

Nawiązując z kolei do pytania o zaliczkę, powiem, że poruszyłem temat zaliczki tylko i wyłącznie z tego powodu, żeby wskazać, jaka jest przyczyna braku płynności na kontrakcie. Z punktu widzenia interesu naszej spółki i Skarbu Państwa nie ma ryzyka utraty zaliczki, bo wykonawca, który pozostał na placu budowy, nam ją spłaci, a jeżeli nie spłaci, to pociągniemy gwarancję spłaty tej zaliczki. Wiem, że jest to przedmiotem działań innych organów, organów nie naszej spółki. Z naszego punktu widzenia PLK jest zabezpieczone i ta gwarancja do nas wraca.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Tylko że inwestycja jest realizowana przez wykonawcę, który ma taki ciężki kamień przywiązany do szyi, a my każemy mu pływać. Jest teraz pytanie o to, jak rozwiązać ten problem, żeby płynność była utrzymana przez cały proces inwestycyjny.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję.

Członek zarządu PKP PLK Arnold Bresch:

Panie przewodniczący, jeśli można, odpowiem. Wykonawca podjął działania w celu uzyskania… To jest inny tryb niż tryb kontraktowy. To są problemy w relacjach między PBDiM a Energopolem.

Co robimy, żeby zapewnić płynność? Właściwie temat jest bardziej skomplikowany niż tylko przyspieszanie obiegu faktur i rozliczeń oraz przyspieszanie samej wypłaty gotówki, bo mamy problem podwykonawców, których wykonawca nie reguluje na bieżąco, a warunkiem wystawienia faktury jest m.in. przedstawienie dokumentacji związanej z uregulowaniem tych spraw. Stąd temat płynności. Gdyby była płynność, nie byłoby problemu płatności dla podwykonawców, które znowu blokują kolejne faktury, które są uzależnione od wystawienia dokumentów związanych z niezaleganiem.

Myślę, że w tym zakresie robimy wszystko, co jest dopuszczalne prawem, żeby pomagać wykonawcy. Są też pomysły z ostatniego tygodnia, ale źródłem problemu nie jest brak współpracy między nami, ale źródło problemu jest w upadłości Energopolu i w braku zaliczki, która miała pracować na kontrakcie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo.

Warto dodać, że pomagamy PBDiM, ponieważ po pierwsze firma ta podjęła się rzeczywiście trudnego zadania. Pierwotnie miała być mniejszościowym udziałowcem konsorcjum. Podjęła się trudnego zadania realizacji tej inwestycji. W ogóle w politykę Ministerstwa Infrastruktury i rządu wpisane jest podstawowe założenie, żeby takim firmom pomagać, żeby nie doprowadzać do sytuacji, w której będą upadały. Jeśli ktoś, jak w tym przypadku Energopol, poczynił działania, które zaskutkowały złożeniem wniosku o upadłość, to jest to już jego odpowiedzialność. Jest to odpowiedzialność nie z tytułu realizacji tej inwestycji, tylko z tytułu zupełnie innych kontraktów, które tak się potoczyły. I tyle.

Dlatego nie hodujemy w PKP PLK roszczeń, nie funkcjonuje biuro roszczeń, które zbierało roszczenia, tylko jest prowadzony dialog ze wszystkimi wykonawcami na wszystkich budowach, aby rozwiązywać problemy na budowie, oczywiście w określonych granicach, formach i metodach postępowania przewidzianych przez Prawo zamówień publicznych, Kodeks cywilny i inne przepisy, które powodują, że możemy zawierać i realizować takie porozumienia. To jest oczywista rzecz, którą realizujemy od wielu lat.

Stąd jeśli sięgniecie państwo pamięcią, będzie można powiedzieć, że z punktu widzenia rynku kolejowego w ostatnich kilku latach mieliśmy dwa przypadki konkretnych problemów. Jeden to jest Astaldi, które porzuciło kontrakt. Notabene PBDiM też był konsorcjantem przy realizacji linii kolejowej nr 7 jako firma ambitna, chcąca budować swój portfel zamówień, żeby startować w kolejnych postępowaniach. To też dostrzegamy. Drugi przypadek to jest właśnie szczeciński Energopol, który jest w tej chwili w upadłości, zarządza tam syndyk i trzeba to uwzględniać we wszystkich możliwych działaniach, również finansowych, które podejmujemy. To w kontekście zaliczki, kwestii finansowych czy możliwości działania, które wspólnie podejmujemy.

Mnie się zdaje – tu odpowiadam na pytanie powtórzone przez pana posła Jońskiego – że dość dokładnie powiedziałem, jaki jest model finansowy i jego realizacja. Ten projekt przechodzi jako fazowany, etapowany na kolejną inwestycję. W związku z tym ma zapewnione środki finansowe. Osobną kwestią jest wysokość i chęć dogadania kwestii związanych z waloryzacją. To też jest cały czas realizowane i tu pewnie również dojdziemy do szczęśliwego końca.

Informacja? Informacja powinna być pewna, nawet jeżeli na tej sali z pięciu głosów są dwa, które mówią w dyskusji coś innego. To normalna rzecz. Pani prezydent mówiła chyba o jakiejś technologii, pan Aleksander Kozłowski stawiał na tej technologii znak zapytania. Jak więc konkretnie powiedzieć mieszkańcom, kiedy nastąpi moment, w którym będzie potrzeba wyprowadzenia się na określony moment? Jest to pewien kłopot, ale z tym oczywiście też sobie poradzimy.

Znamy doświadczenia wielu miast, może nie tak wielu, ale przynajmniej kilku, w prowadzeniu tego typu przedsięwzięć. Oczywiście tkanka łódzka jest specyficzna, można powiedzieć, że jest unikalna, ma swoją własną charakterystykę. Bardzo intensywnie bierzemy to pod uwagę, wiemy o tym. Dlatego działania są tak bardzo ostrożne, czasami może nazbyt ostrożne, ale wydaje mi się, że lepiej być tutaj niezwykle ostrożnym niż działać pochopnie. Z mojego punktu widzenia jest to kwestia inżynierska. Inżynier kontraktu, odpowiadający za to inżynier-projektant powinien wziąć za te rozwiązania odpowiedzialność.

Tu stawiam przecinek, może średnik, jest to natomiast wątek ciekawy w kontekście nowych prac, które na tej sali są proponowane, choćby w ramach działań związanych z obronnością cywilną. Trzeba byłoby zwaloryzować go finansowo, policzyć, ile by kosztował, znaleźć takiego, który chętnie za to zapłaci. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Może prosiłbym jeszcze przedstawiciela wykonawcy, bo część pytań bezpośrednio dotyczyła również państwa.

Dyrektor PBDiM Mariusz Serżysko:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Odpowiem od końca, na pytania pana posła Kozłowskiego i pani prezydent Zdanowskiej, jeśli chodzi o zabezpieczenia budynków. To nie jest tzw. zwykłe jetowanie, tylko compensation grouting, który w Polsce na taką skalę nie był jeszcze stosowany. Głęboko pod budynkiem wiercimy otwory technologiczne i będziemy je wypełniać zaczynem cementowym, tak żeby wstępnie sprężyć grunt, natomiast później, po przejściu tej maszyny i w trakcie przejścia, monitorowane jest to, jakie są osiadania i drgania na tym budynku, żeby przez sprężanie gruntu zaczynem cementowym nie doszło do tego, o czym pan wspomniał.

Wiemy, że cały obszar terenu, jeśli chodzi o ścisłe centrum Łodzi, jest objęty ochroną obszarową. Są też indywidualne obiekty chronione przez konserwatora. Mamy tego świadomość, stąd też trudno jest nam dokładnie ocenić harmonogram, bo po pierwsze wiąże się to z największym problemem społecznym, problemem informowania mieszkańców, o którym państwo wspomnieliście. To jest ich miejsce życia. Dlatego od samego początku zwracaliśmy na to uwagę, jeszcze w czasie pandemii, kiedy były pierwsze relokacje. Jako wykonawca mamy wynajęte firmy taksówkarskie bądź autokarowe, relokujemy mieszkańców do hotelu, zapewniamy wyżywienie i pobyt dzień przed tym, kiedy są przejścia maszyny, w trakcie drążenia i po przejściu maszyny.

Odpowiadając na pytanie o to, czyj to jest koszt: jest to koszt wykonawcy. Wykonawca prowadził już takie działania. Oczywiście był w tym zachowany reżim sanitarny. To było utrudnienie. Dodatkowo budynki te muszą być odcięte od gazu, prądu, wody, od wszystkich mediów, zabezpieczone i zaplombowane. Później, w obecności mieszkańców tych lokali, jest odplombowanie i wejście komisyjne.

Tutaj trudna jest geologia. Jak wspomnieliśmy, w przypadku dużej maszyny to nie jest 13 metrów. Tak naprawdę nie idziemy głęboko. Tutaj powinna być dużo większa głębokość, niestety albo stety, musimy dowiązać się do dworca Łódź Fabryczna, który jest posadowiony na jakiejś głębokości. To nas limituje. Nie możemy pojechać głębiej, ponieważ spadki na torach są określone. Jako wykonawcy przyjmujemy naziomy, jak mówimy, od góry maszyny do powierzchni gruntu. Na świecie przyjmuje się, żeby było 2,5 średnicy, czyli co najmniej ok. 30 metrów. W minimalnym naziomie mamy 1d, czyli 13 metrów przy samym wypłyceniu przy dworcu Łódź Fabryczna, dlatego szczegółowe określenie takiego harmonogramu i tego, kiedy będzie który budynek, jest bardzo trudne.

Oczywiście mamy wstępne plany, kiedy one będą prowadzone. Będziemy wspólnie z zamawiającym, jeżeli będą wszystkie dokumentacje dotyczące zabezpieczenia tych kamienic, czy to metodą, mówiąc umownie, jetowania, czyli compensation grouting, czy to zabezpieczeniem samych oficyn, bo tych budynków nie opłaci się zabezpieczać w ten sposób i będziemy zabezpieczać same tylko fundamenty przez klamrowanie itd… Jeżeli ta dokumentacja będzie zatwierdzona, będziemy wiedzieli, jak ten harmonogram wygląda w praktyce, to na pewno wspólnie z zamawiającym będziemy udzielać mieszkańcom takich informacji.

Było także pytanie dotyczące środków finansowych, waloryzacji. Rzeczywiście cały czas jest to problem, bo chcemy być na budowie, jesteśmy polską spółką, nie mamy innych źródeł, jeśli chodzi o rynki. Firma chce tu dalej być, więc w przeciwieństwie do naszych podwykonawców mamy dłuższą drogę do waloryzacji. Podwykonawcy mówią wprost, stawiając sprawę na ostrzu noża: „Słuchaj, zwaloryzuj nam to dzisiaj, bo jutro nie przyjdziemy do pracy”. Poza zaliczką ten kamień idzie za nami i nam ciąży.

Musimy wykonać dodatkowe roboty, które są zlecane. W pewnym sensie poprawiają one płynność, natomiast nie rozwiązują problemu całkowicie, bo i tak są to roboty, które trzeba wykonać. Wiele pracy jest jeszcze do wykonania. Gdybyśmy na dzień dzisiejszy szacowali koszty, o których rozmawiamy, poruszamy się w kwotach netto, więc koszty szacujemy między 200 a 300 mln zł.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Na tym wyczerpaliśmy porządek obrad. Dziękuję wszystkim: pani prezydent, stronie rządowej i wykonawcy. Zamykam posiedzenie Komisji.